

第2章 都市づくりの目標

第1節 都市づくりの目標と重点的な視点	P.24
1. 都市づくりの目標	P.25
2. 都市づくりの重点的な視点	P.26
第2節 都市空間の将来像	P.28
1. 都市構造	P.28
2. 土地利用	P.31





第2章 都市づくりの目標

第1節 都市づくりの目標と重点的な視点

「第4次豊中市総合計画」が掲げるまちの将来像や「豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の将来展望人口を踏まえ、都市づくりの課題に対応するため、都市づくりの目標と目標の実現に向けた今後の都市づくりの重点的な視点を示します。また、平成26年（2014年）に改正された「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画制度の導入を視野に入れ、本計画の目標年次である平成39年（2027年）はもとより、さらに長期の平成52年（2040年）の人口減少期を見据えた都市空間の将来像を設定します。

第4次豊中市総合計画 まちの将来像

みらい創造都市 とよなか ～明日がもっと楽しみなまち～

豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン 将来展望人口

平成52年（2040年）における人口の将来展望：38万人



第2次豊中市都市計画マスタープラン

活力あふれる便利で快適なまち

みどり豊かなうるおいのあるまち

～都市づくりの目標～

安全でゆとりのあるまち

地域の個性を活かすまち

都市づくりの重点的な視点

- 周辺都市との広域連携によるまちづくり
- 住・商・工が適切に立地し、公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちづくり

都市空間の将来像

- 「都市構造」：拠点・道路・公園など都市の骨格を示す
- 「土地利用」：住・商・工の土地利用の適切な配置を示す

対応

[都市づくりの課題]

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| ①人口減少・少子高齢化の進行を見据えたまちづくり | ⑦多様な取組みによるみどりの確保 |
| ②住宅と産業の立地に配慮した市街地の形成 | ⑧親しみの持てる水辺環境の確保 |
| ③低炭素都市づくりの推進 | ⑨魅力ある都市景観の形成 |
| ④公共交通の利便性を高める取組みの推進 | ⑩住み続けられる住宅・住環境の形成 |
| ⑤道路交通環境の改善に資する取組みの推進 | ⑪災害に対する安全性の向上 |
| ⑥周辺都市と連携したまちづくりの推進 | ⑫地域の特性を踏まえたまちづくりの推進 |

1. 都市づくりの目標

「第2次豊中市都市計画マスタープラン」の都市づくりの目標は、「豊中市土地利用の調整に関する条例」に定める土地利用の基本理念を継承しつつ、「第4次豊中市総合計画」のまちの将来像や都市づくりの課題など、都市計画をとりまく状況の変化を踏まえ、以下のとおり定めます。

【目標①】活力あふれる便利で快適なまち**○活力あふれる便利で快適なまちづくり**

本市の交通利便性が高い特性を活かし、多様な都市機能の集積による鉄道駅周辺の拠点の充実や、住宅と産業の適切な土地利用の誘導などの取組みにより、市全体のにぎわいや活力のさらなる向上を図り、公共交通を中心とした便利で快適に暮らせるコンパクトなまちづくりをめざします。

○誰もが移動しやすい交通環境づくり

都市の骨格となる道路整備を進めるとともに、公共交通の利便性の向上や歩行者・自転車の安全な通行の確保、高齢者や障害者などに配慮した歩道整備など、高齢者をはじめ誰もが移動しやすく、歩いて暮らせる交通環境の整備をめざします。

【目標②】みどり豊かなうるおいのあるまち**○自然環境や都市のみどりに触れ合える環境づくり**

さまざまな機能を持つ服部緑地などのまとまりある緑地と、これらに連なる河川などの自然環境の保全に努め、次世代に継承するとともに、みどり豊かなまちとするため、公園の魅力向上や公共施設の緑化、市民をはじめ多様な主体との協働による取組みにより、みどりに身近に触れ合える環境づくりをめざします。

○まちの魅力を高める都市景観づくり

快適で住み良い都市空間の実現に向けて、市民・事業者・市民公益活動団体・行政がそれぞれの役割のもと、地域の特性や魅力を活かしながら、相互に協働して良好な景観をまもり・つくり・そだて・いかすことで、まちへの愛着と誇りを育む都市景観づくりをめざします。

【目標③】安全でゆとりのあるまち**○住んでみたい住み続けたいまちづくり**

地域の特性を踏まえて、多様な世代や立場の人が快適に暮らせるよう、良好な住宅・住環境の保全・形成や、住みよいまちづくりなどの取組みにより、“住んでみたい”“住み続けたい”と思われるまちづくりをめざします。

○安心・安全に暮らせるまちづくり

さまざまな災害に対して、被害を最小限に食い止められるように、道路などの都市基盤の整備や更新、建物の耐震化・不燃化、防災に関する情報発信などの市街地の防災性向上に向けた取組みを進めるとともに、市民や事業者などとの協働により地域における防災力の強化を図ることで、安心・安全に暮らせるまちづくりをめざします。

【目標④】地域の個性を活かすまち**○地域の個性を活かしたまちづくり**

本市に“住みたい”“訪れたい”と思われる魅力あるまちづくりを進めるため、市民や事業者などの地域に関わる多様な主体の参画と協働による取組みのもと、地域によって異なる都市基盤の状況や土地利用、まちの形態や機能、さらに社会環境の変化などを踏まえ、それぞれの地域の個性を活かしたまちづくりをめざします。

2. 都市づくりの重点的な視点

都市づくりの目標の実現に向けて、人口減少期において都市の活力を維持しながら、持続可能な都市を形成するための都市づくりの重点的な視点を示します。

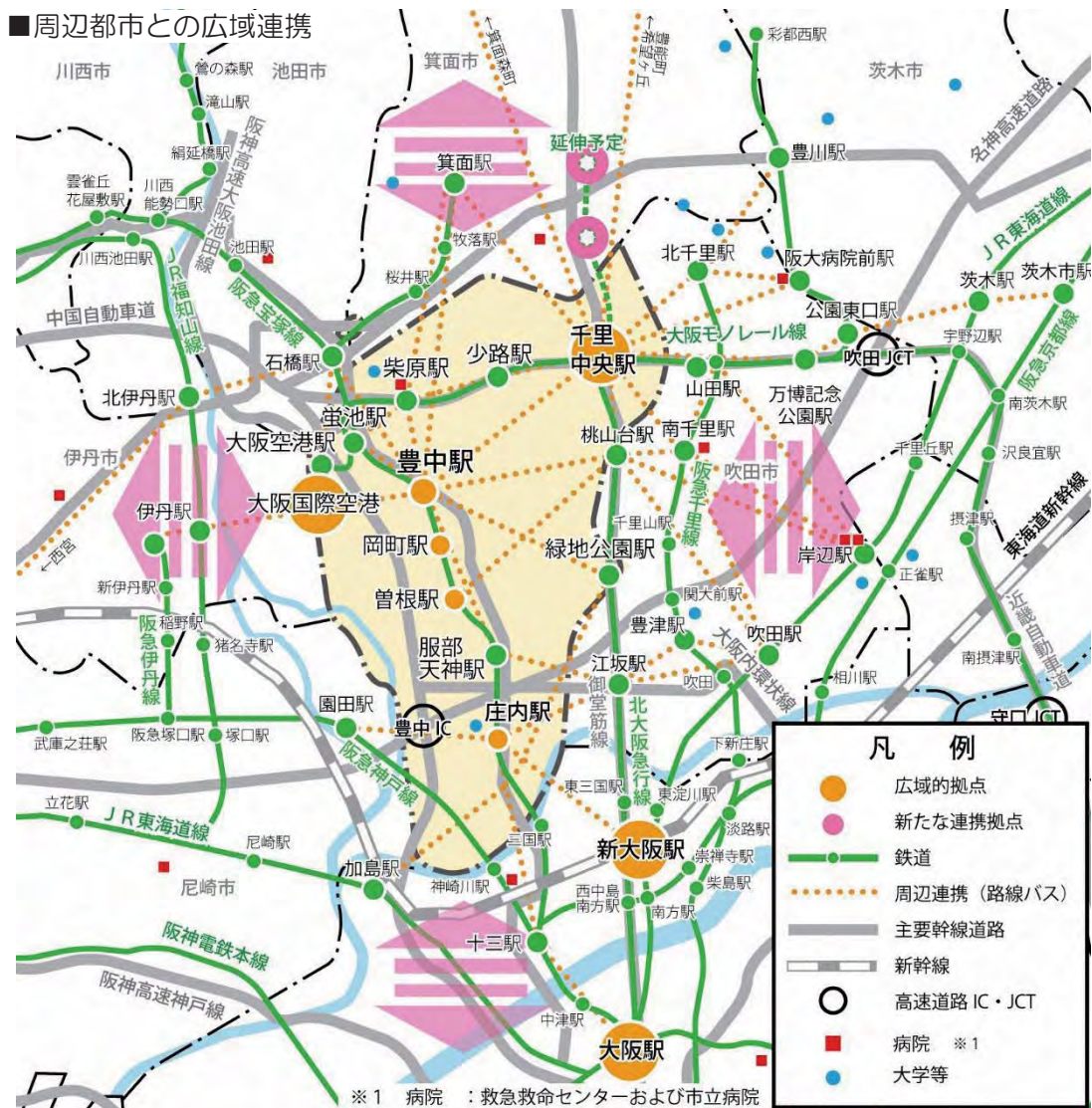
【視点①】

周辺都市との広域連携によるまちづくり

本市は、全国各地への玄関口である大阪国際空港や、北部大阪の都市拠点である千里中央地区が位置しており、それら要衝地を中心に形成されている広域的なネットワークの強みを活かし、相互の都市で相乗効果の得られるまちづくりを進めることで、北部大阪全体の活性化をめざします。

また、市域の南部においては、大阪市や兵庫県と隣接する地理的特性を活かし、人や物の交流などによる結び付きを高めるまちづくりを進めます。

そして、将来的に見込まれる人口減少社会において、持続可能な都市を形成するため、これまでのインフラや公共施設などのストックを有効に活用するとともに、交通ネットワークで結ばれた周辺都市との連携による機能分担や相互利用などの取組みにより、各市の地域資源を有効に活かしたまちづくりを進めます。



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

参考資料

【視点②】

住・商・工が適切に立地し、公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちづくり

本市は、全域が市街化区域であり、市内の各地域や各拠点が公共交通網で結ばれ、市域の大部分が公共交通の沿線地域となるコンパクトな都市構造が形成されているものの、将来的には人口減少や全市的な高齢化の進行が見込まれるなか、誰もが暮らしやすく、活力あるまちをめざすため、住・商・工の適切な土地利用の誘導とともに、公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちづくりを進めます。



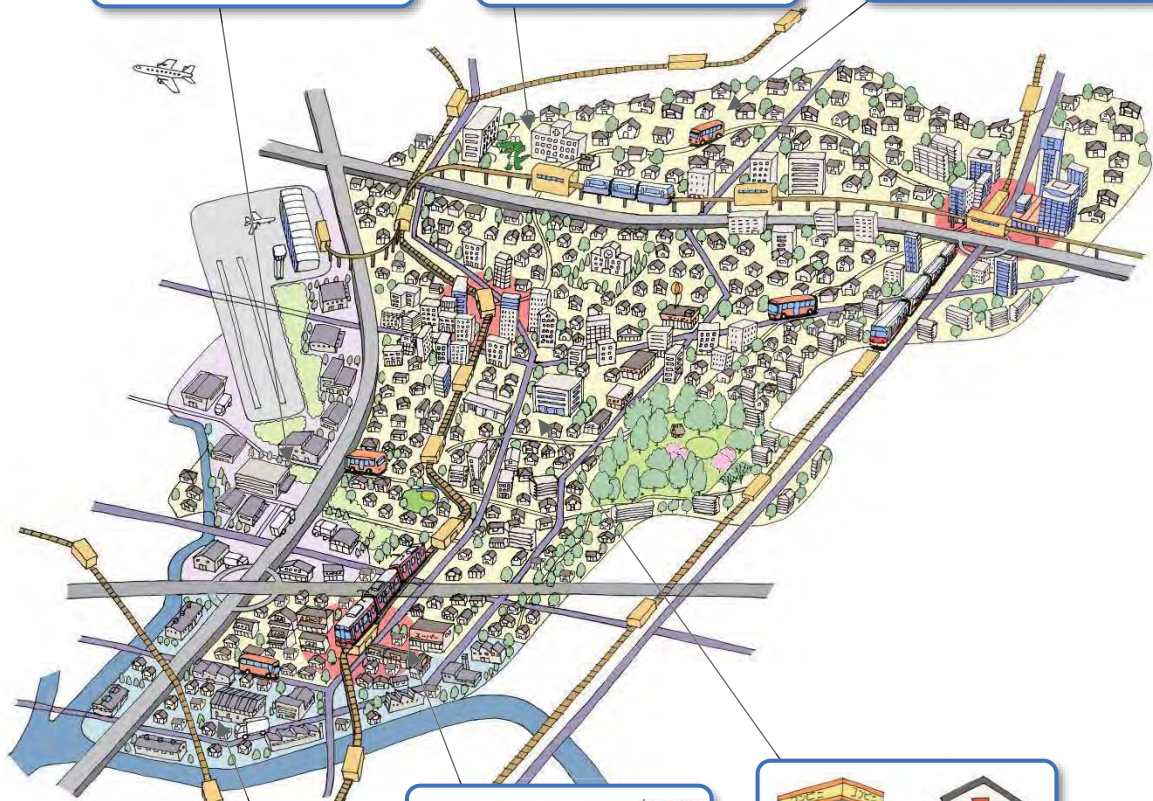
事業所の操業環境が確保された活力あふれるまち



公共交通を利用して駅前
の病院などの施設利用が
便利なまち



バスによる拠点や鉄道駅
へのアクセスが便利なま
ち



住宅と工場が共生し、働き
やすく住みやすいまち



駅前の商業施設などが
充実し、便利でにぎわい
があるまち



公共施設や生活利便施設
が便利で、充実している
まち

序
章

第
1
章

第
2
章

第
3
章

第
4
章

参
考
資
料

第2節 都市空間の将来像

都市空間の将来像は、都市づくりの目標を実現するための道路・公園などによって作られる都市空間や土地利用としての将来あるべき姿を示すもので、拠点や道路・公園などの都市の骨格を示す「都市構造」と、土地利用の適切な配置の考え方を示す「土地利用」に分けて示します。

1. 都市構造

交通ネットワークと連携したコンパクトで利便性の高い都市空間の形成を図るため、都市構造を構成する要素として、さまざまな都市機能が集積する「拠点」、土地利用の基本的な枠組みを示す「ゾーン」、都市活動を支える交通体系や保全すべき自然環境の連なりを示す「都市軸」を設定し、その基本的な考え方を示します。

(1) 拠点

地域毎の特性に応じた都市機能の集積や活性化を図り、拠点にふさわしい市街地を形成するため、各鉄道駅と大阪国際空港の周辺を都市活動や地域の生活を支える拠点として設定します。

北部大阪都市拠点	北部大阪都市拠点として千里中央駅周辺を位置付け、商業・業務機能の充実や高次都市機能の集積などにより、北部大阪の中心的な拠点にふさわしい魅力と活力にあふれ、市内外からも多くの人を訪れる都市空間の形成を図ります。
都市拠点	都市拠点として豊中駅、岡町駅、曾根駅、庄内駅の各駅周辺を位置付け、豊中駅および庄内駅周辺は商業・業務の中心として、岡町駅周辺は公共サービスの中心として、曾根駅周辺は文化・スポーツの中心として、それぞれの特性に応じた都市機能の集積を促進し、都市全体に活力を与える魅力ある都市空間の形成を図ります。
地域拠点	地域拠点として蛸池駅、服部天神駅、緑地公園駅、柴原駅、少路駅の各駅周辺を位置付け、市民の日常生活を支える都市空間の形成を図ります。
広域連携都市拠点	広域連携都市拠点として大阪国際空港と大阪空港駅の周辺を位置付け、人・物・情報が活発に行き交う交流の拠点として、北部大阪の発展にもつなげる都市空間の形成を図ります。

(2) ゾーン

本市の市街地特性を最大限に活かし、適切な土地利用の誘導を図るため、居住・都市機能・産業の立地を誘導するゾーンについて示します。

居住誘導ゾーン	公共交通の沿線地域を居住誘導ゾーンとして位置付け、居住の誘導により人口密度を維持することで、公共交通や生活サービスなどが継続的に確保される市街地の形成を図ります。
都市機能誘導ゾーン	鉄道駅を中心とした徒歩圏を都市機能誘導ゾーンとして位置付け、市民生活や都市活動に必要な都市機能が立地する市街地の形成を図ります。
産業誘導ゾーン	大阪国際空港周辺や神崎川沿いの地域を産業誘導ゾーンとして位置付け、本市の広域交通に恵まれた立地特性を活かして、流通業務施設や製造業などの事業所が集積する市街地の形成を図ります。

(3) 都市軸

各拠点や周辺都市との交通ネットワークの構築により、都市の活性化を図るとともに、うるおいある都市空間の形成を進めるため、各軸を設定します。

豊中中心軸	本市の発展を支えてきた国道 176 号および阪急宝塚線に沿った区域を豊中中心軸と位置付け、さまざまな都市機能の集積により、市全体に活力を与える軸の形成を図ります。
広域連携軸	自動車専用道路および主要幹線道路（御堂筋線、大阪中央環状線、大阪南池田線、豊中吹田線）を広域連携軸と位置付け、周辺都市との広域的なネットワークにより、近畿圏さらには全国との交流を促進します。
都市連携軸	都市幹線道路（国道 176 号、少路箕面線～神崎刀根山線、府道伊丹豊中線～府道（旧）大阪中央環状線、三国塚口線）を都市連携軸と位置付け、市内および隣接都市との連携を促進します。
公共交通軸 地域連携網	阪急宝塚線、北大阪急行、大阪モノレールを公共交通軸と位置付けるとともに、市域内から拠点へのアクセスや拠点間の接続、さらには周辺都市を連絡するバス路線を地域連携網と位置付け、公共交通軸と地域連携網のネットワークにより、公共交通を中心とした歩いて暮らせる都市構造の形成を図ります。
水とみどりの軸	服部緑地、千里緑地、大阪国際空港周辺緑地、豊島公園などの公園・緑地と、各河川や中央幹線景観水路で形成されるうるおいを創出するネットワークを、水とみどりの軸と位置付け、市街地内の自然的空間の骨格として、人と自然の共生空間の形成を図ります。

都市構造図

序章

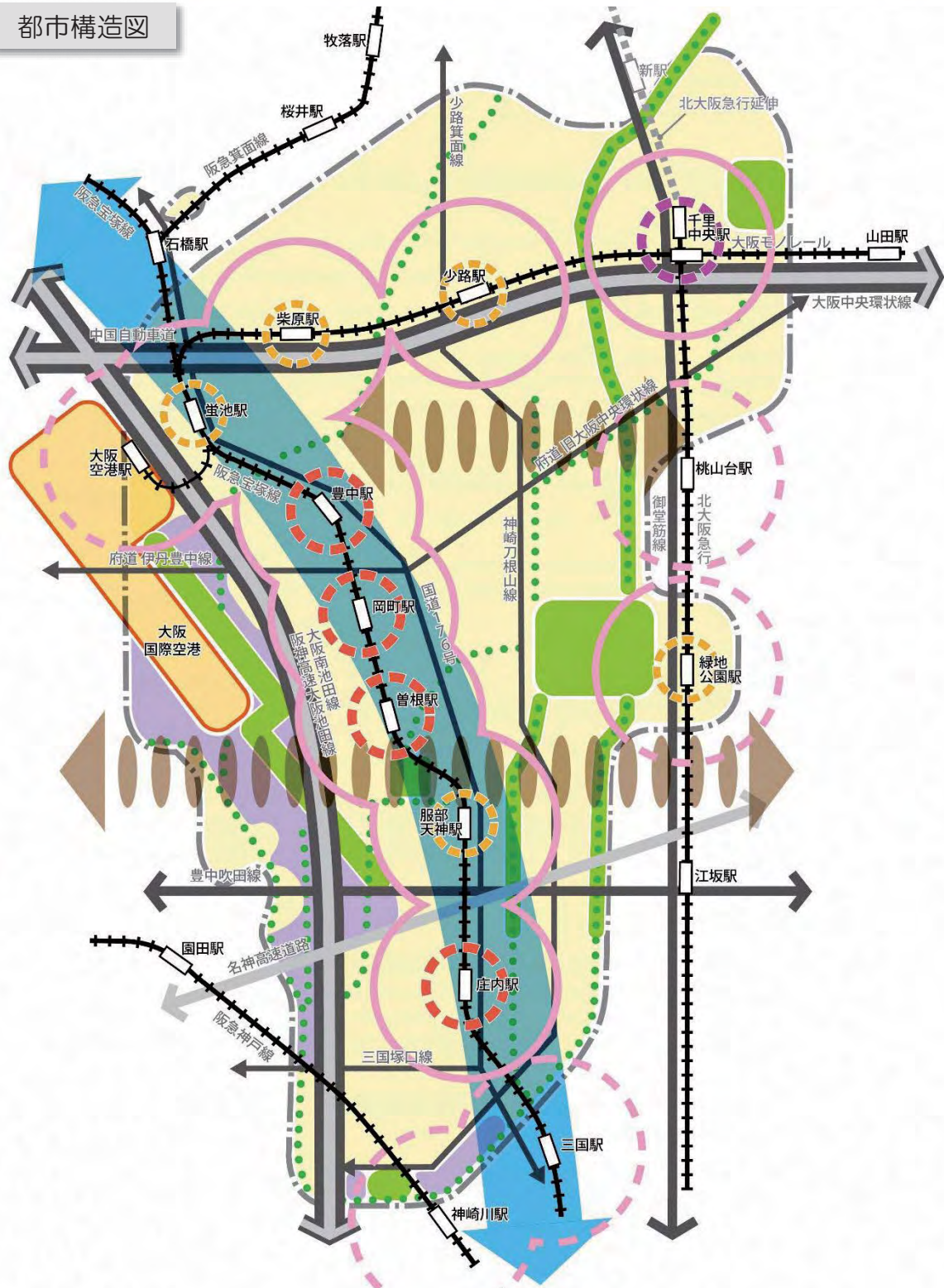
第1章

第2章


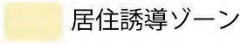
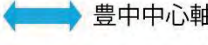
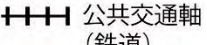

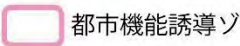
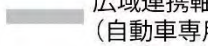
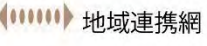

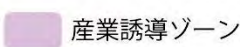
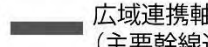
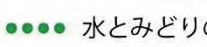

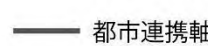
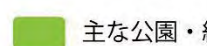
第3章

第4章

参考資料



凡 例

- | | | | |
|--|---|--|--|
|  北部大阪都市拠点 |  居住誘導ゾーン |  豊中中心軸 |  公共交通軸 (鉄道) |
|  都市拠点 |  都市機能誘導ゾーン |  広域連携軸 (自動車専用道路) |  地域連携網 |
|  地域拠点 |  産業誘導ゾーン |  広域連携軸 (主要幹線道路) |  水とみどりの軸 |
|  広域連携都市拠点 | |  都市連携軸 (都市幹線道路) |  主な公園・緑地 |

2. 土地利用

うるおいのある住みよい住宅都市であるとともに、府内有数の事業所が集積する都市として、良好な住環境の形成や拠点における都市機能の集積、事業所の立地を促進するため、住宅系・商業系・工業系の土地利用の適切な配置についての基本的な考え方を示します。

住宅系市街地	専用住宅市街地	市域の中央から北部にかけての丘陵部や台地の住宅市街地については、住宅を中心とした市街地の形成を図るとともに、千里ニュータウンや東豊中地区などでは、みどり豊かな市街地の形成を図ります。
	一般住宅市街地	庄内駅および服部天神駅の周辺や、豊中駅から岡町駅にかけての住宅市街地などについては、住宅を主体としながらも、商業施設なども立地する日常生活の利便性に富んだ市街地の形成を図ります。
商業系市街地	高次都市機能集積市街地	北部大阪都市拠点に位置付ける千里中央駅周辺の商業業務市街地については、土地の高度利用を進め、北部大阪の都市拠点にふさわしい高次都市機能の導入や、商業・業務機能の充実と新たな商業核の形成などにより、広域を対象とした多様な都市機能が集積する市街地の形成を図ります。
	商業業務市街地	都市拠点に位置付ける豊中駅周辺、庄内駅周辺の商業業務市街地については、土地の高度利用を進め、商業・業務施設の集積と都市機能の充実により、活気ある市街地の形成を図ります。
	住商共生市街地	地域拠点に位置付ける各鉄道駅周辺や、豊中駅から岡町駅にかけての市街地については、生活利便施設などが立地し、周辺地域の利便性向上に資する市街地の形成を図ります。
工業系市街地	住工共生市街地	南部地域や西部地域の住宅と事業所の混在が進んだ市街地については、住民と事業者のお互いの理解と尊重のもと、住工混在という地域特性をまちづくりに活かすことで、住宅と事業所が共生する市街地の形成を図ります。
	産業集積市街地	大阪国際空港周辺や神崎川沿いの事業所が集積する市街地については、住民と事業者のお互いの理解と尊重のもと、住環境に配慮しながら、流通業務施設や製造業などの事業所の安定した操業環境を確保する市街地の形成を図ります。
沿道市街地		都市の骨格を構成する幹線道路沿道の市街地については、背後の住宅地の住環境との調和に配慮しながら、商業・業務施設、沿道サービス施設、生活利便施設、流通業務施設などが、各路線の特性に応じて立地する市街地の形成を図ります。

土地利用図

序章

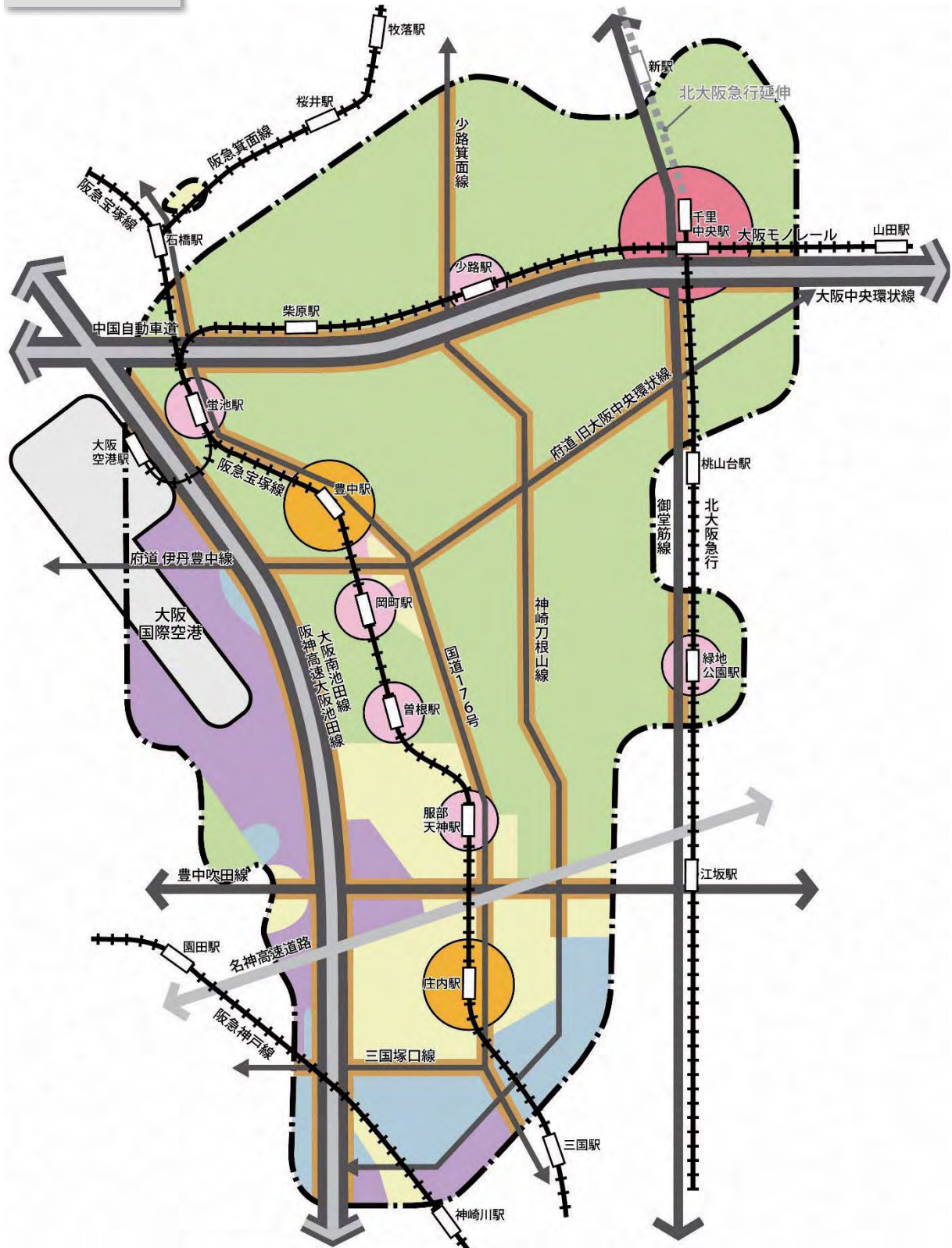
第1章

第2章

第3章

第4章

参考資料



凡例

- | | | |
|---------|-------------|---------|
| 自動車専用道路 | 専用住宅市街地 | 住商共生市街地 |
| 主要幹線道路 | 一般住宅市街地 | 住工共生市街地 |
| 都市幹線道路 | 高次都市機能集積市街地 | 産業集積市街地 |
| 鉄道 | 商業業務市街地 | 沿道市街地 |